

研究論文

「都市美」「都市デザイン」論の位相に関する一考察

Discussion on Change in Phase of “City Beauty” and “Urban Design”

堀田 祐三子

Yumiko Horita

和歌山大学観光学部

キーワード：都市美、都市デザイン、都市計画、空間認識、移動性

Key Words：City beauty, Urban design, Planning, Spatial recognition, Mobility

Abstract：

In England, the central government has emphasized urban design in its urban policy and planning guidance since 1990s, and consequently cities have actively engaged in making themselves beautiful and attractive. Urban planning in England, in this sense, has been evolving into urban design. This paper discusses the evolution of city beauty and urban design from urban planning perspectives, and examines the context, in which urban design has been evolved as the peoples' space recognition and mobility increased.

As the result, urban planning policy and peoples' perception on beauty and design in urban space have transformed across the era. Although the modern urban planning system in England seemed to stop seeking for beauty and design in the formation of city since it was established in the early 20th century, it can be said that it positively influenced development of peoples' space recognition and led to new phase in urban design since 1990's. Seeking for beauty and design through urban planning system inevitably became underflow but it created the fundamentals of new phase of urban design. In addition, development of mobility helped many people to have opportunity to see more diverse range of spaces than before. The paper concludes referring to the importance of such mobility that could enhance peoples' interest to city beauty and urban design.

I はじめに

イギリスでは、古くから人々の憧憬の対象であった田園美を、都市へ適用させる試みが行われてきた。ピクチャレスク美¹に象徴される「イギリスの田園風景は美しい」という認識は現代においても広く共有され、世界各国から多くの観光客を集めている。都市の街並みについても、古い建造物の存在が都市の魅力を高めており、さらに今日では都市の美しさや都市デザインのあり方が意識的、政策的に追求されるようになってきた。こうした状況を見る限り、都市や田園の魅力を担保してきたイギリスの「近代都市計画」は、いまや「都市デザイン」に進化したように見える。

この動向の評価とかわって、イギリスにおける都市美追求の機運は、必ずしもずっと継続してきたものではなく、20世紀初頭の近代都市計画の登場とともに一旦衰退を強いられたとする議論がある²。そう考えた場合、近代都市計画と都市デザインは対立的に捉えられることになり、前者から後者への移

行は、進化ではなく断絶から復活へのプロセスということになる。果たしてそのような理解でよいのだろうか。

こうした問題意識の下に、近代都市計画と都市デザインとの関係を論じ、そのことを通じて、都市美、都市デザインの歴史的意義を考察することが本稿の主要な課題である。そこで本稿では、第1に、主として中井(2006)およびPunter(1997)の説に依拠しつつ、近代都市計画制度の確立が、人々の都市美や都市デザイン概念にどのような影響を与えたのか、また与えたとすればどのような内容においてか、という観点からイギリスにおける都市計画諸制度と都市美および都市デザイン概念との関係を歴史的に概観する。

そのうえで、第2に、近年とくに1990年代以降都市づくりにおいて美しさやデザインを追求する機運が再び高まりをみせた背景を検討する。この時期になぜ都市デザインが必要とされるようになってきたのかという点を、観光および人々の空間認識の発展と関わらせて考察する。

本稿は、イギリス都市空間形成における美およびデザイン概念そのものに対する人々の認識の変化を、「社会的美意識」の形成プロセスとして捉え、そのプロセスにおける人々の労働・実践の対象とその内容の変化に着目している³。また、都市美や都市デザインに対する人々の認識の変化と、社会経済的構造の変化、とくに観光－広義には移動と交流－の発展との関係についても重要であると考ええる。こうした観点から、今日の都市美・都市デザイン論を捉え直すことで、上記の課題に迫ることとしたい。

II 都市計画制度の成立・発展過程における都市「美」の認識

1. 田園美から機能美へ

中井によれば、イギリスは「近代都市計画」の登場によって、一般的地域において都市の「美」を追求する動きは影を潜め、「都市計画はいわば美に対する判断を停止した」とされる（中井 2006:111）。この評価は妥当であろうか。ここでは、この中井の議論を念頭に置きながら、渡辺俊一（1985）によるイギリス都市計画論や Punter（1997）の都市デザイン論を参照しつつ、1990年代までの都市計画と都市美との関係を整理する。

中井はイギリスの都市づくりの歴史の中で、美とはピクチャレスクであり、ここでのピクチャレスクとは田園美を意味すること、田園美を都市に実現することを目指した都市美の実践は、20世紀初頭の都市計画制度の登場までは、アンウィンらによる田園都市の実現等を通して、継続していたことを明らかにしている。そしてレッチワースおよびハムステッド田園郊外に続く、田園美の都市での実現を拡大するうえで必要とされたのが都市計画制度であったが、その運用の過程において、それまで目指されていた従来の都市美の概念が弱められたとしている。本稿のテーマと関わって、ここで着目すべき論点は、近代都市計画制度の確立・発展が、イギリスの都市計画制度における都市美追求の弱화를帰結したという認識である。

イギリスでは、19世紀は急速な都市化が進行した時代であり、多くの都市でスラムや公衆衛生が社会問題化した。人口の集積とともに都市の荒廃が進み、とくに20世紀に入ってから富裕層だけでなく中産階級もが良好な環境を求めて郊外へと流出し、都市膨張をいっそう加速させていた。こうした時代の問題に対応して登場したのが「近代都市計画」制度であった。

イギリスの都市計画制度では、1909年の創設当初から「アメニティ」を重要視していた。「アメニティ」とは、「衛生、保健、安全といった生命・財産に直接的な関係をもつものというよりは、もっと間接的に物的環境の総体や、その「質」にかんするもの」であり、「非常に視覚的な観念」（渡辺 1985:43-44）、つまり「実体として目に見えるものの心地よさの意味合いが強い」として捉えられていた（中井 2006:108）。都市計画制度の

なかに謳われた「アメニティ」は、アンウィンらが目指した都市におけるピクチャレスク美とその実現であり、当初都市計画制度においても、「アメニティ」は都市の中に積極的に美をつくり出していくことの論拠とされていた。要するに、近代都市計画の創設期においては、専門家と慈善事業家らの連携によるレッチワースやモデル・ビレッジなどの取り組みに影響を受け、近代都市計画制度においても、アンウィンらが目指した田園美の都市での実践が目指されようとしていたのである。

ところが、この「アメニティ」概念は、都市計画制度が発展・確立し、運用されていく過程で、現存する伝統的な田園美（中世美）を守るための論拠（渡辺 1985:44-45）へと、その内実を変化させていった。すなわち、感性的認識に基づく美を尊重することから、建物の高さ、密度といった指標で示されるような、より「悟性的認識」に傾斜した美（「悟性的認識」によって評価が可能な形態）の尊重へと変化したのである。これについては、中井も同様の認識を示している。

「アメニティの内実は、具体的な空間美から、建物の規模や密度、あるいは基盤施設との関係という抽象的な機能へと相対的に重点がシフトし、アンウィンの理想とした「アメニティ＝都市美」の実現はここに潰えたのである。」（中井 2006:111）「都市計画制度が発展し、確立したものとなるにつれて、当初は「アメニティ」を構成する重要な要素であったはずの「都市美」が、徐々に都市計画の一般的な関心の対象からは遠ざかっていった。皮肉ではあるが、極言すればイギリスは、望ましいとされる都市計画制度を得て、望ましいとされる都市美を失ったということもできよう。」（中井 2006:112）

さらにこうした変化が生じた要因として、第1に都市計画の守備範囲が広がったことと、第2に機能美を追求した近代主義建築の台頭が、都市計画制度から建物の概観やデザインに関する極めて「主観的」でかつ「詳細」な部分に対する規制を実質的に欠落させ、調和を見出すものや日障りなどの排除というネガティブチェックにとどまるようになったことを指摘する。そして、都市計画が「都市の郊外で、しかもまだ開発の行われていない土地、すなわち新市街地の予定地における特定開発の規制に始まり、国土全体における全ての開発の規制という到達点に至る進化」（中井 2006:112）を遂げるうえで、都市美の喪失はいわばその代償であった⁴と論じている。

イギリスにおける都市計画制度は、自動車交通の発展に伴う都市膨張の時代において、なによりも田園美を保持する郊外を乱開発から守る役割を期待されて登場しており、1932年法において、都市計画の対象区域が自治体の管轄する区域すべてに拡大された。規制の対象区域の広がりとともに、当然のことながら審査すべき開発計画数も増大した。その後第2次世界大戦後現代の都市計画制度の原点ともいえる1947年都市農村計画法が制定されるが、都市部では戦後の住宅

不足や人口増によって開発需要がますます増大するなかで、いかに空間の質を維持・向上するかということが大きな課題となるとともに、さらに農村部を含めた全国土空間が制度の対象となった。

そのため、地方自治体の計画部局では、「都市計画制度を運用する大量の実務担当人員」（中井 2006:112）が必要とされ、自治体の都市計画担当官には、建築や造園の専門家だけでなく、エンジニアプランナーもその職を担うようになっていった。さらに近代主義の台頭とも相俟って、「都市計画の実務を担うプランナー自身の関心が、空間の美から機能の効率性へと変化」（中井 2006:113）していった。つまり、美を主導する側の専門家、当時は開発という空間づくりの主たる実践主体でもある地方自治体において、いわば感性美から機能美へという流れに沿って、美の概念や位置づけに変化が生じた。

1947年に都市農村計画省によって発行された都市中心部の再開発に関する助言集“Advisory Handbook on the Redevelopment of Central Areas”では、密度規制のための日照規準や床面積基準等について明示されており（Punter 1997:20）、大量の開発を規制するために「標準化された規制のパラメーター」としての「戸数密度であり、建ぺい率であり、高さであり、セットバックの距離など」を用意し、規制の効率化を図ること、すなわち「個別的具体的な都市美から一般的抽象的な形態美への置き換え」が必要とされたのである（中井 2006:113）。

これら中井の指摘に加えて、本稿の観点から付け加えておかねばならない点は、第二次世界大戦後の主要な開発主体である地方自治体が、「標準化された規制」でもって、大量の開発を一気に押し進めたことで、それが一般的な地域における空間形態の典型となっていくことの影響である。これが一般市民の空間認識に与えた影響は相当に大きかったものと推察できる。イギリスの主要都市のシティセンターの景観は、多くがこうして形作られてきたし、標準化の代名詞とも言える第二次大戦後の公的住宅団地やニュータウン建設が当時の全住宅開発量の大きな割合を占めた時期があった⁵。そうして創り出された空間は多くの人々の日常生活を取り囲み、一時期では戦後復興および繁栄の象徴として認識され、そしてまたそれが一般的な日常の景観として人々に受容されるに至っていた。

2. 保全運動とデザイン・ガイドを巡る議論

このように、美やデザインの概念が新規開発や再開発という領域において変化を見せ、イギリス都市計画制度から美が喪失したとする評価がある一方で、歴史的建造物や古記念物、農村・田園・自然景観の保存・保全という領域（諸制度）における法制度やローカル・アメニティ・ソサイエティによる諸活動に、美の底流をみる見方も存在する。ここでは2つの流れ

に注目しておこう。

第1は、1950年代末から60年代初頭にかけて、ローカル・アメニティ・ソサイエティとシビック・トラストによる歴史的環境保全運動の広がりである。シビック・トラストは、1957年に住宅地方政府大臣のダンカン・サンズが設立した非営利組織であり、各地で歴史的都市の保全活動を行っていたローカル・アメニティ・ソサイエティを登録制の下に組織化し、保全活動の普及と支援に大きな役割を果たした（西村 1991）。

さらに1967年にはサンズによる議員立法として、シビック・アメニティ法が成立し、保全地区制度が導入される。これは、これまで登録建造物制度等によって担保されてきた建造物単体の保護から、それらを取り巻く面としての街並みを保全する仕組みとして制度化されたものであり、「歴史的な地区を単に保存するだけでなく、向上することを目標」としたものであった（西村 1991:57）。保全制度においては「既存のストックのたんなる墨守ではない新しいデザインへの取り組みが明らかに志向」されていた（西村 1991:57）。

シビック・アメニティ法で導入された保全地区制度は、その後1971年に都市農村計画法に統合され、関連諸制度とあわせて、地区計画的な環境改善手法としても活用されるようになった。また、この保全地区制度の導入は、地区保全の活動に対する市民参加を促進した（西村 1991）。保全地区の制定は、当然のことながら既存の市街地もしくは建物群を対象とするため、そこに関わりを持つ市民の声を無視して推進することは困難である。

近代的開発が進む一方で、こうした歴史的建造物や環境といった地域独自の空間的価値を再評価する動きが、ローカル・アメニティ・ソサイエティといった団体の諸活動を通じて、市民を巻き込みつつ起きたことは、一部の中産階級の行動という範疇を超えて、地域の空間的価値に対する市民の意識の喚起が一定の広がりをもっていたことのひとつの現れと捉えることができよう。

第2には、1970年代に地方自治体が独自で策定したデザイン・ガイドの普及である。デザイン・ガイドとは、「自治体が要求するデザイン原理・基準について定めたものであり、特定の敷地だけでなく、広範な地域に対し適用される」（西山 1983:398）。非法定ではあるが、都市計画制度の中に位置づけられており、したがって開発業者が開発許可申請をする際には、開発計画がガイドに沿っていることが要求されるため、デザイン・ガイドは実質的にかなりの効力を有している（満岡 2003）。

もっとも、このデザイン・ガイドについては、都市美形成への影響は大きくなかったとする評価が主流である。1979年に誕生したサッチャー政権の政策方針に阻まれたこと、そしてデザイン・ガイドの内容が次に見るとおり影響を及ぼすに不十分なものであったことがその主たる根拠である（中井 2006、西山 1983、Punter 1997）。

当時の環境省が調査を行った 1976 年の段階では、大半の地方自治体がなんらかのデザイン・ガイドを有していたが、その多くは「道路・駐車場」に関連した項目を中心としたものであり、建造物や景観デザインの詳細についての規制・誘導を含んだガイドはわずかであり、その中身についても詳細なデザインに踏み込んだものとなっていないことが指摘されている（西山 1983）。また、デザイン・ガイドによる規制があるために、計画許可申請の手続きに多くの時間を要することに強い批判があることを根拠にして、中央政府は、通達 22/80 “Development Control ? Policy and Practice” のなかで、詳細なデザインの項目は計画許可審査から除外すべきであるとの指導を行っている（Punter 1997, CABE 2006）。行政、とくに地方自治体の権限を縮小し、その市場介入を大幅に縮減することを目指したサッチャー政権のもとで、1970 年代のデザイン重視にむけた動きは沈滞していったこともあり、「デザイン・コントロールは厳しい氷河期を経験」し、（中井 2006: 112）、その影響力については限定的であったと評されたのである。

他方、一時的でありまた限定的であるとは言え、デザイン・ガイドの内容や、その影響について評価する主張もある。とくにエセックス州のデザイン・ガイドの評価は高い（Punter 1997）。エセックスのデザイン・ガイドは、密度や面積、日照等物的規準についての独自の指標とともに、クルドサック⁶による囲み型の街区にヴァナキュラーな⁷建造物が並んだ伝統的田園集落景観をモデルとする「視覚的規準」を含んでいた（満岡 2003）。このエセックスのデザイン・ガイドは、ヴァナキュラー・スタイルの人気を高め、他の自治体がそれを模倣するというある種のブームを引き起こした。折しも、シビック・アメニティ法による保全地区の指定が進み、またインナーシティにおける住宅改善プログラムがスラムクリアランスの手法から修繕手法へと転換を始めたことや、1971 年から 73 年にかけての不動産ブームによってシティセンターにおいて近代的開発が進行したことなどを背景として、保全に対する認識とそこから派生した、歴史的な文脈や地域性に配慮した開発の形態への要求が高まった（Punter 1997: 23）。

III. 20 世紀末における都市デザインへの回帰

既述のように、近代都市計画制度の確立以後、都市計画制度のなかでは、概して「美」の追求は軽視され、デザインも具体性を欠くものであったと評されている。ところが 1990 年代以降、「美」や「デザイン」という概念が再び制度・政策の中で重視されるようになった。既存の諸研究は、この経緯をどのように把握しているのだろうか。

先行研究において指摘されている事項を整理すると大きく以下の 3 点に集約できる。

第 1 に、チャールズ皇太子の、現代建築およびデザイン・コントロールの不十分さに対する批判と、イギリスの都市が目指すべき都市像に対する提言が契機となって、世論が喚起さ

れ、デザイン重視への回帰が進んだことである（中井 2006, Punter 1997）。

チャールズ皇太子の提言には、‘Locality（地域性）’と‘Sense of Place（場所性）’に対応した調和的開発のための 10 の原則⁸が示され、デザインの質の重要性が強調された。実際、チャールズ皇太子は、賛同する建築家や都市計画家らとともに、こうした考え方の普及キャンペーンや実践のためのプロジェクトを推進した。こうした一連の取り組みの中でクローズアップされていくのが、「アーバン・ヴィレッジ」という概念である。「アーバン・ヴィレッジ」は、伝統的なコミュニティを再評価し、人間的なスケールや近接性を実現できる持続可能な都市や住宅地のあり方についての考え方であり、その代表的な要件のなかに、高品質なデザインの追求が含まれている。この「アーバン・ヴィレッジ」概念は、1990 年代ドーチェスターのパウンドベリーやマンチェスターのヒューム団地の再生、ロンドンのグリニッジ・ミレニアム・ヴィレッジ開発などで実践された。

こうした一連の運動と関連して、環境大臣であったジョン・ガンマーの影響も大きい。公開協議“Quality in Town and Country”の開催（1994 年）や、アーバン・デザイン・キャンペーンの実施等をつうじて、アーバン・デザインに向けた動きをバックアップした（Punter 1997）。さらにプランニング・ポリシー・ガイダンス 1（PPG1）の改訂にも着手し、1997 年の改訂では、デザインについての積極的な言及が盛り込まれることとなった。ちなみに、PPG1 は、都市計画の一般的な方針と考え方を示した文書であり、1997 年の改訂版では、政府の都市計画に対する方針として「持続可能な発展」「混合利用」「デザイン」の 3 つが掲げられ、「良いデザインは持続可能な発展を助け、既存環境の質を改善し、ビジネスや投資を惹きつけ、そしてシビック・プライドと場所性（Sense of Place）を強化する」（DETR 1997）ものとして、デザインの重要性が強調されている。

第 2 に、国連のブルントラント・レポートによる「持続可能な開発」の概念の提示や、ヨーロッパ連合（EU）による都市環境の改善に対する取り組みの促進によって、環境問題と都市形態との関連が強調されるようになったことが、都市空間のあり方やそこでの市民の生活を改めて見直す契機となったという点である。環境問題へのアプローチは、省エネルギーや自動車交通の制限と公共交通利用の促進、緑地やオープンスペースの保護及び供給等が含まれている。こうした要素を都市空間にどのように統合していくのかという点と結びついて、デザインへの配慮（包括的なデザイン・ガイドへの要請）が指摘されている（Punter 1997）。この持続可能性の追求というトレンドは、後述するイギリスの都市再生の動向とも深い関連を有する。

第 3 に、アーバン・タスク・フォースの設立とアーバン・タスク・フォースが発表した都市再生のための提言が、都市デザインを重視する傾向に大きな影響を与えたという点である（Punter 2010）。アーバン・タスク・フォースは、そのミッションに「都市

が衰退した要因を探り、人々が都市に回帰するための実践的解決法を提言すること、そして適切な経済的条件と法的枠組みの中で、優れたデザイン原理と社会的幸福、そして環境的責任に基づく、都市再生の新しいビジョンを確立すること」(UTF 1999)を掲げ、議長に建築家のリチャード・ロジャース卿を迎えて、1998年に設立された。アーバン・タスク・フォースのレポート“Toward an Urban Renaissance”では、大陸ヨーロッパの都市デザインを例示して、「優れたデザインであること、都市がよりコンパクトであり、都市間が統合的な公共交通による連結していること、多様な利用をサポートすること、人々が持続可能でかつ適可能な都市環境の範囲において、より近接して居住できること」が、都市再生に不可欠な「社会的包摂」を可能にする方法として強調されている(UTF 1999)。さらに2000年に発行された“By Design”では、デザインが持続可能な都市の実現において不可欠であり、デザインを都市空間の中でどのように考え、実現していくのかというところにまで踏み込んだ内容となっている(DETR 2000)。これ以降も都市計画とデザインに関わる政策文書が多数発行され、都市デザインへのコミットメントが都市再生と関わって推進されていく。また、都市計画におけるデザインに対して指導や助言などの技術支援を行う政府の外郭団体として、技術支援を行う建築都市環境委員会(Commission for Architecture and Built Environment: CABE)が設立され、デザインの普及および誘導に大きな役割を果たしている⁹。

こうしてデザインは、次第に政府の都市政策としても不可欠な要素として位置づけられるようになり、各地での都市再生事業のなかで実践されていく。補足して言えば、こうした中央政府の方針転換によって、政策・制度上でもデザインの位置づけが明確となり、財政的および技術的な支援や後ろ盾が得られたことで、地方自治体レベルでのデザイン・コントロールや実践に拍車がかかった側面がある(Punter 2010)。折しも好況な経済を追い風として中核都市における比較的大規模な都市再生事業における実践が進んだことも、90年代以降のデザインへの回帰を視認できるものにしたといえよう。

以上のように、チャールズ皇太子による近代的都市デザインに対する批判とアーバン・ヴィレッジ運動を契機として、都市デザインが政策的に重要視されるようになり、そしてそれが都市再生事業などを通じて、広く実践された流れを確認することができる。しかし、チャールズ皇太子、ブルントラント・レポートやアーバン・タスク・フォースの問題提起がこのように大きな役割を果たした事実があるとしても、重要なことは、これらの提起はそれぞれひとつの契機に過ぎないということである。これらの提起が意味を持つことができたのは、これに照応する現実社会の諸関係の変化が生じていたからであって、問題の核心に迫るためには、その点に関わるさらなる掘り下げが必要であると考えられる。これらの認識を十全に展開することは今後の課題とするとしても、以下この問題に関わる若干の論点を仮説的

に提示しておきたい。

IV. 「都市美」「都市デザイン」論台頭の社会経済的背景

都市美のような社会的美意識を、人々の実践との関連で把握すべきとする本稿のスタンスからすると、当面、次の2つの点に注目しておく必要がある。

その第1は、1990年代以降の都市政策や都市計画制度の変化そのものが、以前にもまして地域で暮らす人々の生活や価値観を優先事項とせねばならない現実の状況を反映したものであるという点である。既成市街地の空間に対する実践は、いまや住民参加や協働なくては成し遂げられない課題となっている。参加や協働は、住民の空間に対する直接間接の働きかけである。そしてそうした実践は、住民の空間に対する意識、つまり自らの生活と関わりのある空間として意識できる範囲(領域)を、住宅から地区、さらに地域、都市へと拡大させていく。参加や協働は、1960～70年代に叢生した保全団体や一部の市民活動団体のような意識の高い人々の集団だけでなく、都市に居住する一般市民をも巻き込んだ潮流になっている。こうした空間に対する能動的な行動(空間に対する働きかけ)の主体と対象の広がりが、生活空間の質やデザインに対する要求を顕在化させてきたのである。

そもそも都市政策や都市計画の分野に限らず、行政サービスの領域では、住民参加や協働は一般的になってきている。こうした事情の背景には、1990年代イギリスの主要都市の多くが抱える、都市、特にインナーシティの物的、社会的荒廃という大きな問題があった。1980年代のサッチャー政権下では、ドラスティックな行政改革や民営化政策の方針に沿って、都市開発公社やエンタープライズ・ゾーン¹⁰などによる都市再開発事業や都市活性化策が展開された。しかしいずれも基本的には中央政府のイニシアチブのもとで進められたものであり、事業によっては一定の成果を収めた側面もあったが、同時に大きな社会的なひずみを生み出していった。とくに、失業率および犯罪・バンダリズムの増大、行政改革による行政サービスの低下、低所得者の受け皿となっていた公的住宅セクターの残余化、ホームレス問題の深刻化などが、都市の荒廃を強くしていた(堀田 2005)。都市の荒廃は、単なる経済問題として捉えるだけでなく、都市住民が抱える様々な物的および社会経済的な問題として捉えられるようになり、地域をベースとした包括的な取り組みが必要とされた。様々な問題が複雑に絡み合う荒廃地域に対応するためには、住民参加や協働を通じて、住民の要求をダイレクトに政策や事業内容に反映させていくことが、何よりも効果的であると認識されるようになったのである。

1990年代に入り、こうしたいわゆる都市再生政策は、メジャー政権下で着手・推進され、1997年のブレア労働政権下においても、その包括性のさらなる強調と、新たにコミュニティの役割の強化が、「参加」や「パートナーシップ(協働)」と

いう概念により挿入され、継承された。実際に、2000年の都市白書「Our Town and Cities」では、都市政策をすすめていく前提として、「人（People）」を優先すること、そして「同じ場所はどこにもない、人々はまちや都市がどのように開発されるのか」という決定に参加する権利を有している、みなが含まれるべきである¹¹ことが示され、併せて地域住民、地方自治体、広域行政組織や企業、ボランティア組織などとのパートナーシップを推進することが盛り込まれている（ODPM 2000）。

また、近代都市計画の時代には、既成市街地の問題の多くは郊外化という手段でもって対応されてきたが、問題の性質そのものが郊外化という手段で解決できるものではなくてきていることや、自然保護や環境問題への意識の高まりとともに、郊外化という手段が現実的ではなくなっている。そうしたなかで既成市街地の問題へのアプローチが、住民の参加と協働を要請したことに配慮が必要であろう。

参加と協働に関わって付言すべきは、1990年代以降の都市デザインは、19世紀末から20世紀初頭にかけてアンウィンらが目指したピクチャレスク美という、一部の階層が希求した美の蓄積を尊重しつつも、より一般の人々の生活が空間と深く結びつくことから生まれる美意識の高まりと広がりによって概念化されたものであるという点である。これは、近代都市計画制度が確立して以降も、都市開発をめぐる試行錯誤や葛藤の中で、なお種々の形態で継続された既述のような都市美やアメニティ追求の動きが、その根底にあってこそなされたことである。その意味で、都市美の追求は完全なる休止を余儀なくされたわけではなく、近代都市計画という大きな流れの確かな伏流をなしてきたと言える。

第2の論点は、モビリティここでは地理的空間移動に限定して考える一発展である。自動車の普及や交通・輸送の大量化・高速化によって、人の空間移動は格段に早くそして広くなった。人の移動は、日常の生活圏を、そして国境をも容易に越えることができるようになった。こうした移動の容易さは、観光など多様な交流活動の発展と普及の大きな原動力でもあり、それが人々の空間に対する「まなざし」を生み出し、そしてその「まなざし」が空間創造に大きな影響を及ぼしてきた（Urry 1990）。とするならば、モビリティの進展は、一般の人々が移動によって目にする空間を増やし、そのことが「まなざし」を向ける空間（対象）に対する人々の意識を覚醒・進展させることに一定の役割を果たすはずである。移動によって、一般の人々の空間に対するそうした意識化が進めば、自分のまちへの他所からの訪問者の「まなざし」を多かれ少なかれ意識せざるをえなくなる。モビリティ研究の代表的論者であるアーリも、モビリティの進展と同時に個々人の美的関心が高まることを指摘している（Urry 1995：吉澤他訳 2003、大橋 2010）。都市デザインへの「帰属」が、こうした事情と無関係とは考えにくい。

実際に、イギリスにおける人の移動の進展については、イギ

リスへの外国人旅行者数の増大から明らかであり（図1、図2）、1990年代の欧州連合の成立もまたそうした移動を促進する効果を持っていた。こうした動向とほぼ時を同じくして都市観光への関心が高まってきたこととの関わりも十分推察できよう。

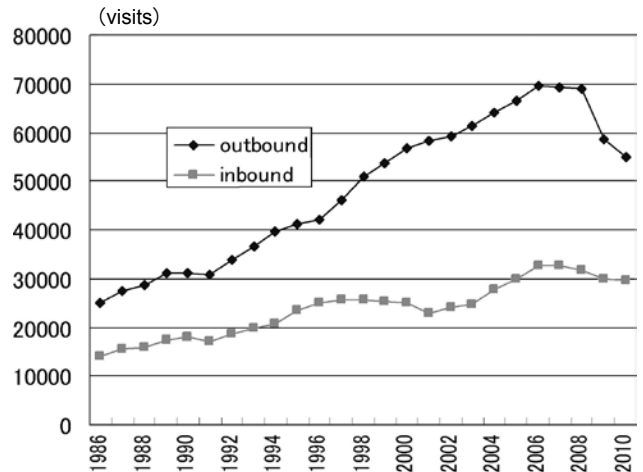


図1 インバウンドとアウトバウンド（UK / 年間）

出典 Overseas Travel and Tourism - Quarterly Release, Q4 (2000) (2010) Office for National Statistics

注：インバウンド：諸外国からのUK訪問数、アウトバウンド：UK居住者の海外訪問数

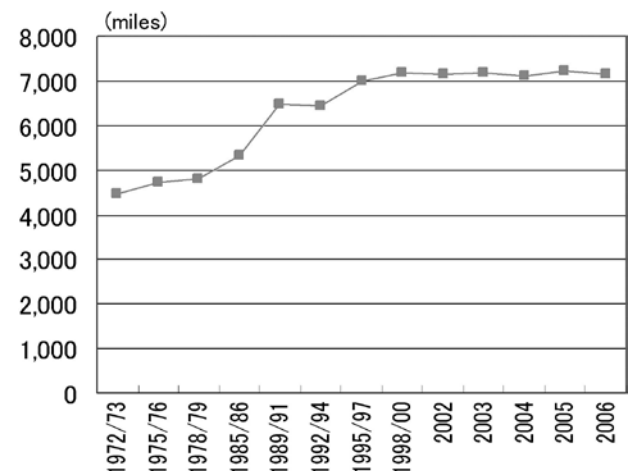


図2 1人当たり年間移動距離（マイル）（GB）

出典 Department for Transport Statistics National Travel Survey, Trips, distance travelled and time taken, 1972/73 to 2010,

もちろんモビリティの進展は人の移動に限定されない。それは、モノ・カネ・情報にも及び、資本蓄積をめぐって国や都市の間でボーダレスな競争が激化している。こうした都市間競争の激化は、空間の差別化を強く要請してきた。こうした空間の個性化・差別化を促進する圧力は、都市デザインまた都市空間創造（再生）という点では、均質的な近代主義建築・都市計画からの軌道修正を必要とし、固有の歴史や地域性の回復とそれを活かした新たな空間デザインの創出を導いたの

である。しかし、それは資本蓄積の原理に影響されたものであるがゆえに（資本主義下で進展した事態であるがゆえに）、多かれ少なかれ商業主義的な要素を孕むことは免れえない。その意味で、都市デザインを含む 90 年代以降の都市再生の方向性に対しては、ジェントリフィケーション¹²など空間の階層化や消費偏重空間の生産であるという批判にも注意を払う必要がある（Britton 1991：畠中他訳 1999, Loftman and Nevin 2003）。この点をブリトン¹³は次のように論じている。

「フォーディズムによって組織化された成熟しかつ伝統的な生産市場における売上げの減少に対処し、新しいフレキシブルな製造技術を活用し、そして裕福な中産階級の十分な購買力を追求するために、資本は製品の差異化、つまり物的な製品の審美的な質を強調し始め、そして象徴資本の要求を具現化するサービスを増加させ始めている。そのことと同様の考えが建造環境や公的権限の範囲にも移ってきている。」（Britton 1991：畠中他訳 1999：143）

「例えば文化－資本的に推進された開発の複合体は、インナーシティにおけるジェントリフィケーション、都市再開発計画、そして古い港湾の再生のように、既存の建造環境やその建造環境の支配的な経済的役割や社会的関係を変容させようとする。新上－中流階級や管理－専門的職業集団は長年の居住地を変える。小売業の基盤は、ブティックや保存されている建築物によって引き付けられるツーリストと同様に、芸術や文化の買い手からの需要に対して提供するアウトレットショップによって変容し、補完される。資産価値は上昇し、投資の新たな段階を導く。そして再開発地区の近くでの 2 次的製造業や流通活動は企業サービスや生産者サービスにとってかわられる。結局社会的、経済的環境の変容と共に建築環境の美化や再生は、強固な消費空間を創る。」（Britton 1991：畠中他訳 1999：144）

ともあれ、都市美および都市デザインへの回帰には、人々の実践活動のあり方を規定する、このような社会経済構造の大きな変化が存在しているのであり、ゆえに問題はそうした構造変化との関係の中で論じられ、評価されるべきであろう。

V. まとめにかえて

イギリスの場合、19 世紀は急激な都市化の時代であり、スラムや公衆衛生問題の発展が示すように、都市の膨張とともにその荒廃が著しく進展した時期であった。19 世紀末から 20 世紀初頭にかけての、専門家や事業家らによる田園美の都市での実践は、田園美を享受できた一部の階層＝中産階級の危機感の表れであり、こうした状況を乗り越えようとするひとつの対応であった。しかしそれはあくまで限定された建物や空間に対する社会的実践の枠を出るものではなかった。言い換えれば、対象はスポット的であり、主体は階層性を強く反映

していた。

その後、経済発展とこれに伴う自動車などの交通手段の発展によって、戦間期における第一次郊外化の波と、第二次大戦後の戦後復興期における再開発および第二次郊外化の波が、土地投機やスプロールを引き起こしていく。こうした事態は、都市問題の郊外への拡散であり、そしてなによりも田園美の破壊として、放置できない社会問題となっていく。近代都市計画制度は、こうした劣悪な社会的状況に対する緩和策として登場した。こうした経緯から明らかなことは、近代都市計画制度は、そもそもスポット的ではなく基本的に面的であり、客観的に言ってその影響が及ぶ人々の範囲はより広域的なものであり、言い換えれば大衆性を帯びる。このプロセスが広域的でかつ大衆的なものであり、そしてまた急激な変化であるほど、これ以前に達成された都市美やデザインをめぐる諸潮流は、一旦は伏流化することになる。

ブリトンが指摘するように、都市計画制度は市場経済の下で種々の問題を引き起こす一面を持っている。しかし、こうした敵対的な側面を伴いながらも、都市計画制度の発展それ自体は進歩的な現象である。その脈絡の中では、近代都市計画と都市デザインを対抗的なプロセスと捉えるのではなく、都市計画制度がいかに「都市美」「都市デザイン」の種を育み、将来における今日の発芽の土壌を準備してきたかという視角が必要となる。ローカル・アメニティ・ソサイエティの活動の普及や、シビック・アメニティ法制定の実現は、こうした性格を持つ事象として注目されよう。また地方自治体によるデザイン・ガイドの策定や実践も、その内実は脆弱なものであったとしても、一般的地域の空間に対する美・アメニティの実践において、なおデザイン性という要素が継続していたことを物語る。

このように考えてみると、近代都市計画制度の確立と発展は、これらのファクターが今日的な空間的・社会階層的な広がりをもって顕在化するための基盤を準備したという意味で、都市デザインの時代を迎える上での必然的な通過点とみることができ。都市計画から都市デザインへという流れは、本稿で指摘した社会経済的な変化・発展の下で、都市美論が孵化し、これを体現した都市デザイン論の健全な成長を促進する現実的諸条件の分析・解明を必要としていると言えよう。

【参考文献】

- Barnett Jonathan (1986) *The Elusive City, Five centuries of design, ambition and miscalculation*, Icon (兼田敏之訳、『都市デザイン 野望と誤算』2000 年鹿島出版社)
- Britton Stephan (1991) *Tourism, capital and place: towards a critical geography of tourism*, "Environment and Planning D: Society and Space", pp.451-478
- (畠中昌教他訳、ツーリズム、資本、場所 ―ツーリズムの批判的な地理学にむけて― 『空間・社会・地理思想 4 号』, pp.127-153, 1999 年)
- CABE (2006) "Design at appeal-Advice on dealing with design issues within planning appeals"
- <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.>

- cabe.org.uk/publications/design-at-appeal (2011 年 10 月 1 日アクセス)
- Cullingworth Barry and Nadin Vincent (2006) *Town and Country Planning in the UK*, 14th edition,
- DETR (1997) *Planning Policy Guidance Note 1*
http://www.leics.gov.uk/ppg01_general_policy_and_principles_1997.pdf
 (2011 年 10 月 1 日アクセス)
- (2000) “By Design, Urban design in the planning system :towards better practice”
<http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/158490.pdf> (2011 年 10 月 1 日アクセス)
- Department for Transport (2011) *Department for Transport Statistics National Travel Survey, Trips, distance travelled and time taken, 1972/73 to 2010*
http://www.dft.gov.uk/statistics?orderby=title&post_type=table&series=national-travel-survey-parent-series (2011 年 10 月 1 日アクセス)
- Loftman Patrick and Nevin Brendan (2003) *Prestige Projects, City Centre Restructuring and Social Exclusion: Taking the Long-Term View*, in eds. Miles Malcom and Hall Tim, “Urban Futures, Critical Commentaries on Shaping the City”, pp.76-91, Routledge
- Neal Peter (2003) *An urban village primer*, in ed. Neal Peter, “Urban Villages and the Making Communities”, pp.1-16, Spon Press
- ODPM(2000) “Our Town and Cities: The Future-Delivering an Urban Renaissance”
www.communities.gov.uk/documents/regeneration/pdf/154869.pdf
 (2011 年 10 月 1 日アクセス)
- Punter John and Carmona Matthew (1997) “The Design Dimension of Planning Theory, content and best practice for design policies” Routledge
- Punter John (2010) “Urban Design and the British Urban Renaissance” Routledge
- Urry John (1990) “Tourist Gaze, Leisure and Travel in Contemporary Societies”, Sage Publications Ltd
 (加太宏邦訳『観光のまなざし—現代社会におけるレジャーと旅行』法政大学出版局 1995 年)
- (1995) “Consuming Places”, Routledge
 (吉沢直樹／大澤善信監訳『場所を消費する』法政大学出版局 2003 年)
- UTF (1999) “Towards an Urban Renaissance” E& FN Spon
- Office for National Statistics (2000) *Overseas Travel and Tourism - Quarterly Release, Q4*
http://data.gov.uk/dataset/overseas_travel_and_tourism (2011 年 10 月 1 日アクセス)
- (2010) *Overseas Travel and Tourism - Quarterly Release, Q4*
http://data.gov.uk/dataset/overseas_travel_and_tourism (2011 年 10 月 1 日アクセス)
- 大橋昭一 (2010) 『観光の思想と理論』文眞堂
- 坂井文 (2009) 近年イギリス都市計画におけるデザイン管理の支援システムに関する研究 CABE (建築都市環境委員会) 設立の背景に着目して、『日本建築学会計画系論文報告集 No.635』、pp.153-160
- 高橋哲雄 (1996) 『イギリス歴史の旅』朝日選書
- 田中巖、佐々木伸一、鈴木悟史、田路貴浩 (1998) イギリス風景庭園とピクチャレスク (2): ギルビン、プライスの思想、『日本建築学会近畿支部研究報告集 計画系』No.38, pp.881-884
- 中井俊裕 (2006) イギリス田園都市の都市美思想とアメニティー美と都市計画制度、西村幸夫編著『都市美—都市景観施策の源流とその展開』、pp.96-117、学芸出版
- 西村幸夫 (1991) 英国都市計画における歴史的環境保全のための地区制度の展開、『日本建築学会計画系論文報告集 No.422』、

pp.53-67

- 西村幸夫 (2006) 都市美創出の道筋をたどる—「都市美」とは何であったか、「都市美」とは何であり得るか、西村幸夫編著『都市美—都市景観施策の源流とその展開』、pp.234 -252、学芸出版
- 西山康雄 (1983) イギリスにおける住宅地デザインガイドに関する研究、第 18 回日本都市計画学会学術研究発表論文集、pp.397-402
- 堀田祐三子 (2005) 『イギリス住宅政策と非営利組織』日本経済評論社
- 満岡誠治・竹下輝和 (2003) デザイン・ガイドの新たな展開 英国エセックス州デザイン・ガイドの研究 (1)、『日本建築学会計画系論文 No.567』、pp.7-14
- 山田良治 (2010) 『私的空間と公共性』日本経済評論社
- 渡辺俊一 (1985) 『比較都市計画序説—イギリス・アメリカの土地利用規制』、三省堂

【注】

- 1 ピクチャレスクとは、一般的には 18 世紀にイギリスで人気を博したクロード・ロランやガスパール・プーサン、サルヴァドール・ローザらによる風景画に描かれたような風景を意味する (高橋 1996)。たとえばイギリスの湖水地方の風景はその典型例のひとつとして有名である。バークが提唱した「崇高」と「美」という概念をベースに、当時ギルビンやプライスらによってピクチャレスクの定義を巡って議論が展開され、その対象は粗荒さや急激な変化、不規則性などが特徴とされた (田中他 1998)。こうした特徴は、造園や建築の分野に大きな影響を与えた。
- 2 20 世紀末に「都市美」の関心が再び高まるのはイギリスだけでなくいくつかの先進ヨーロッパ諸国も同様である。ただしアメリカについては例外であり、1950 年代から「都市美の問題を保全すべき価値としてではなく、創造すべき価値として捉える動き」が起きていた。(西村 2006: 242)。
- 3 「美意識とは、このような内実 (著者補足: 労働に伴って生じる対象に対する愛着の意識) を持つものとして、形象的認識を通じた感性的認識である。(中略) 労働の発展は、多様な対象に接し変革を進める行為を通じて形象的認識を豊富化させる。」(山田 2010: 106) という考え方に基づく。
- 4 中井はこの点について、「近代創世期の都市計画制度が有する宿命だったようにも思われる」(中井 2006: 115) と述べている。
- 5 地方自治体による公営住宅等の新規建設戸数は年間総住宅建設量の 80% を占めた年もあった (堀田 2005)。
- 6 クルドサックとは袋小路状の道路配置。通過交通を抑制する役割を持つ。
- 7 ヴァナキュラーとは、一般的には土着的な、風土的なという意味であり、土地固有の建築や地域性を重視したデザインの意味合いを含んで用いられる。
- 8 場所、ヒエラルキー、スケール、調査、エンクロージャー (囲い込み)、素材、装飾、サインと証明、コミュニティという 10 の原則。
- 9 王立芸術委員会 (Royal Fine Art Commission) を再構築して設立された。坂井 (2009) 参照。
- 10 エンタープライズ・ゾーンは、イギリスのサッチャー政権時代に実施された開発特区制度の一つ。モデル地区 (特区) を指定して、都市地域計画上の規制緩和および規制撤廃を実施した。
- 11 ODPM (2000) サマリーページにおける記載内容
- 12 ジェントリフィケーションとは、貧困層が多く居住する地域 (インナーシティ地域など) から従前居住者が排除され、そこに富裕層が流入する現象。再開発などによって土地や住宅価格 (家賃など) が上昇したり、富裕層向けの住宅や施設がつくられたりすることによって生じることがある。

受付日: 2011 年 10 月 16 日

受理日: 2011 年 11 月 30 日